

## Vervolgdiscussie DV3, januari 2017, Den Haag

### Aanwezig:

Jan van Selm (voorzitter) Letty Aarts, Peter van der Knaap, Marjan Hagenzieker, Atze Dijkstra, Wendy Weijermars, Divera Twisk, Rob Eenink, Charlotte Bax, Ingrid van Schagen, Henk Stipdonk, Saskia de Craen, Patrick Rugebregt

### DV-raamwerk

Deze discussie is een vervolg op de discussietafels uit 2016 rondom een aantal belangrijke mobiliteitsgroepen. De informatie die hieruit naar voren is gekomen komt terug in deze vervolgdiscussie. De discussie zelf is gevoerd langs het onderstaande raamwerk dat de verschillende niveaus weergeeft waarop we Duurzaam Veilig als visie in de verkeersveiligheidswereld aantreffen.

Nr	Essentie	Uitwerking
1	Vanuit <b>voorzorg</b> doden en EVG voorkomen door het systeem in te richten volgens <b>de menselijke maat</b>	Het systeem houdt rekening met de <b>fysieke kwetsbaarheid</b> en <b>capaciteiten van de mens</b> (of mensen);
2	Het systeem is ingericht volgens een <b>integrale en proactieve aanpak</b> van de elementen <b>mens-voertuig-weg</b>	De menselijke maat staat centraal in alle elementen van het systeem waarbij <ul style="list-style-type: none"> <li>• de weg en voertuigen aansluiten bij de menselijke capaciteiten en ondersteuning en bescherming bieden,</li> <li>• door educatie en voorlichting de mens goed is voorbereid op zijn taak,</li> <li>• er controle plaatsvindt of de mens zich veilig gedraagt.</li> </ul> Ook de <b>organisatie en processen achter het systeem</b> zijn zeer relevant voor het uiteindelijke verkeersveiligheids-resultaat. Wie is waarvoor <b>verantwoordelijk</b> ?
3	De <b>veiligheidsprincipes</b> van Duurzaam Veilig	Vanuit de driehoek functie-vorm-gebruik zijn drie principes gedefinieerd (1992): <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Functionaliteit</b> van wegen,</li> <li><b>Homogeniteit</b> van massa en/of snelheden en richting,</li> <li><b>Herkenbaarheid</b> van wegen en voorspelbaarheid wegverloop en gedrag.</li> </ol> Deze principes zijn later (2005) aangevuld met de principes: <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Vergevingsgezindheid</b> van de wegomgeving</li> </ol>

		(fysiek) en weggebruikers onderling (sociaal) e. <b>Statusonderkenning</b> door de weggebruiker.
<b>4</b>	Uitwerking in <b>operationele eisen</b>	<p>Vooraf uitwerking in de infrastructuur, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer</li> <li>• Scheiden van verschillende soorten verkeersdeelnemers</li> <li>• Vermijden van zoekgedrag</li> <li>• Reductie van rijnsnelheden, afgestemd op de situatie en inrichting</li> <li>• Etc.</li> </ul>
<b>5</b>	Uitwerking <b>maatregelen</b>	Met name onder invloed van het Startprogramma Duurzaam Veilig is de visie in de praktijk geïmplementeerd en heeft ze gezicht gekregen. Denk aan 30- en 60km/uur gebieden en de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK). Maar ook andere maatregelen, zoals rotondes en slimme sloten, passen in Duurzaam Veilig.

#### DV in de verkeersveiligheidswereld toen – nu en in de toekomst

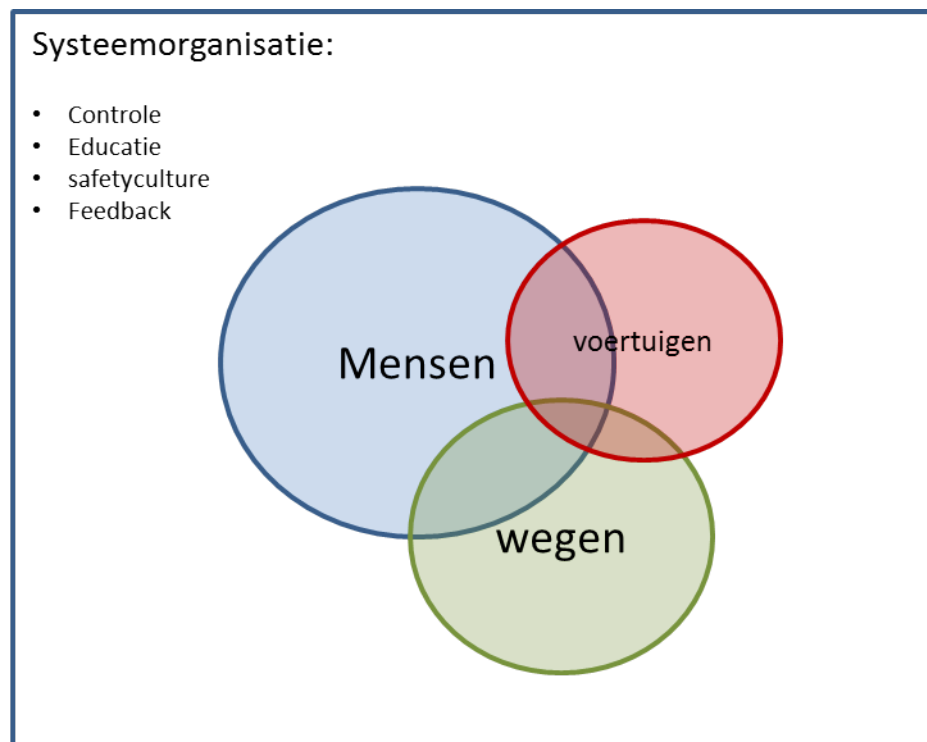
- DV is een sterk merk, maar kan ook aan sleetsheid lijden.
- De meeste maatregelen zijn in het verleden genomen toen het slecht ging met de verkeersveiligheid.
- Een visie is een goed instrument om maatregelen in samenhang in onder te brengen, maar houd ook in het achterhoofd dat Engeland niet met een concrete verkeersveiligheidsvisie werkt, maar tóch succes heeft met verkeersveiligheid. Wel blijken gecoördineerde ambities belangrijk.
- Het manifest verkeersveiligheid schetst nu vooral acties voor de kortere termijn (denk ook aan het opschakelrapport maar ook acties die betrokkenen zelf nu al kunnen nemen), waarbij met ‘kortere termijn’ bedoeld wordt de periode van de aanstaande verkiezingen en kabinetsonderhandelingen. Voor de langere termijn zou DV3 een kader moeten bieden.
- Investeren in bekende werkzame maatregelen biedt voor de korte termijn oplossingen, maar we moeten er rekening mee houden dat er ook veel ontwikkelingen op ons afkomen waar we weinig tot niets over weten. Er zal dus ook blijvend ingezet moeten worden op onderzoek.

#### Aansluiting bij de discussietafels rondom mobiliteitsgroepen

- We vertrekken de visieontwikkeling vanuit 3 mobiliteitsgroepen: schoolkinderen en jongeren, forenzen, zakelijke rijders en professioneel verkeer, en actieve ouderen.
- We gaan uit van de toekomstscenario's zoals bij de discussietafels zijn besproken, d.w.z.: 0) ongewijzigd beleid, 1) alleen anderen beschermen of 2) maximaal of inherent veilig (Duurzaam Veilig). We streven in principe naar maximale veiligheid (scenario 2) en gaan hier in de verdere discussie vanuit. Dit betekent ook een toets op het realiteitsgehalte: het moet niet leiden tot een wereld die weliswaar heel veilig is, maar niet een waar we niet in zouden willen leven.

### **De menselijke maat en hoe dit centraal staat in het verkeerssysteem (1 & 2)**

- De kwetsbaarheid van de mens zal niet noemenswaardig wijzigen.
- Mensen zullen altijd behoefte houden om zich te verplaatsen en om hierin de vrijheid te hebben om te kiezen waarmee zij zich verplaatsten, wanneer en waarnaartoe.
- Mensen maken hun keuzes niet altijd bewust; het zijn ook gewoontedieren (vgl. de 'olifantenpadjes')
- De huidige DV-benadering van de mens is een 'negatieve': feilbaar en fouten makend'. We zouden naar een meer positievere invalshoek kunnen gaan als de mens die eigenwijs, waarmee uitgedrukt wordt dat de mens zijn (m/v) eigen afwegingen maakt op basis van kennis, behoeften, ervaringen etc.
- Enige vorm van controle zal altijd nodig blijven. Dit hoeft niet perse in de vorm van politiecontrole te zijn. In de toekomst kan dit ook d.m.v. bijvoorbeeld ISA of een safety culture.
- Het integreren van de menselijke factor in een Duurzaam Veilig-visie moet zich niet alleen beperken tot de verkeersdeelnemer. Ook op de wegontwerper, de beleidsmaker, wegbeheerder, handhaver heeft dit betrekking.
- Het zou sowieso beter zijn om het rijtje mens-voertuig-weg in het meervoud te zetten. Het zijn immers mensen die zich in het verkeer bewegen, door elkaars gedrag worden beïnvloed en samen de sociale norm stellen.
- Duurzaam Veilig is nog niet echt een omkaderd 'systeem'. Juist in die omkadering kun je sturingsmechanismen aanbrengen zoals, controle, educatie, feedback en regelgeving.
- We moeten er rekening mee houden dat toekomstige voertuigen een deel van de menselijke taken over zullen nemen.



**Figuur 1 Duurzaam Veilig als systeem**

### De veiligheidsprincipes (3)

- Het is te overwegen om de principes ongewijzigd te laten, maar wel te kijken naar een beter verhaal om naar de buitenwereld te communiceren.
- Traditioneel werken we vanuit de driehoek *functie – vorm – gebruik* naar de principes homogeniteit, herkenbaarheid en functionaliteit (waaraan vergevingsgezindheid en statusonderkenning zijn toegevoegd). Vastgesteld wordt dat de brede menselijke factor hierin nog beter in ingebed kan worden.
- Van de 5 principes zouden de laatste twee - statusonderkenning en vergevingsgezindheid – kunnen worden vervangen door principes waarin het sociale aspect van vergevingsgezindheid en - vooral - de menselijke factor en sociale normstelling beter tot uiting komen. Als de mens de maat der dingen is, zouden de principes om de mens heen gebouwd moeten worden i.p.v. vereisen dat de mens aan de maat voldoet (hij is immer de maat). Mogelijk dat dit in de term 'verantwoordelijkheid' worden ondergebracht.
- Zouden de principes als een checklist kunnen fungeren, die veiligheid 'garanderen' als aan alle principes is voldaan?
- Er kan een **tweedeling** worden gemaakt **in de principes**:
  - **Principes die betrekking hebben op het verkeerssysteem**, bestaande uit principes die betrekking hebben op de fysieke elementen, zoals infra, en principes die betrekking hebben op de gedragsaspecten.
  - **Principes die betrekking hebben op de systeemorganisatie**: hoe verdeel je de verantwoordelijkheden en verplichtingen

### Uitwerking van DV in operationele kenmerken (4 & 5)

- De 3 oorspronkelijke principes herkenbaarheid, voorspelbaarheid en homogeniteit gelden grotendeels nog steeds voor de weginfrastructuur en voertuigen.
- De opname van de menselijke factor in bredere zin, vraagt nog enig denkwerk en uitwerking. Belangrijk hierbij is in ieder geval dat je als verkeersdeelnemer ook van de ander mag verwachten dat deze aan de menselijke maat voldoet (sociale norm). Houd ook rekening met 'verdrongen mobiliteit'.
- Naarmate je meer vrijheid aan de verkeersdeelnemers toekent, zal dit meer eisen aan het verkeerssysteem stellen om de veiligheid te waarborgen.

### Toetsvraag 1 'Waarom zou een DV gemeente moeten voldoen?'

- 30 km/u als standaard snelheidslimiet bibeko
- Handhaving van de lage rijsnelheden d.m.v. (b.v.) ISA
- Een veilige fietsinfrastructuur
- Voldoende verkeersveiligheidskennis bij de gemeenteambtenaren
- Zicht op subjectieve onveiligheid: subjectieve onveiligheid kan als gevolg hebben dat mensen voor onveiligere vervoersmodaliteiten kiezen.
- Een adequate bestuurlijke handhaving, waarbij echter ook wordt gewezen op de nadelen van een decentrale aanpak
- Gebruik aantoonbaar effectieve verkeerseducatie
- Maak verkeersveiligheid meetbaar

### Toetsvraag 2 Hoe ziet een DV werkgever eruit?

- Deze let erop dat er niet gedronken wordt tijdens werktijd
- Stimuleert veilig woon-werkverkeer
- Draagt zorg voor adequaat opgeleid personeel (chauffeurs)
- Kiest voor veilige leasevoertuigen
- Houdt rekening met een veilige planning van rijtijden

### Terugblik en Conclusies

- De Duurzaam veilig-visie zou moeten aansluiten bij de maatschappelijke ontwikkelingen van deze tijd, zoals dat gebeurt bij de benadering van thema's als 'de slimme stad'. Aansluiten bij dergelijke ontwikkelingen vergt een extra overkoepelende laag bovenop de lagen die nu zijn gehanteerd. We zouden dit als de 'randvoorwaarden' kunnen zien voor het maximaal veilige verkeerssysteem.
- De Duurzaam Veilig-visie zal nog meer als een systeem worden ingericht, waarbinnen alle elementen samenwerken. Dit sluit ook aan bij de internationale 'safe system approaches' (zie ook OECD). Educatie, voorlichting en training zijn daarbij m.n. gericht op organisaties die binnen het systeem opereren.
- De mens zal niet zozeer zelf onderdeel zijn van de principes, maar de *menselijke factor* zal moeten doorwerken in de veiligheidsprincipes; in de driehoek *functie-vorm-gebruik* maar ook door Mens-Voertuig-Weg te wijzigen in *Mensen – Voertuigen – Wegen* en door te onderkennen dat mensen eigen-wijs zijn.
- Ter vervanging van de principes 'statusonderkenning' en 'vergevingsgezindheid', zal er een principe worden ontwikkeld waarin het sociale aspect van vergevingsgezindheid en ook verantwoordelijkheid worden uitgewerkt.

- De rol van controle is een belangrijke , maar dit hoeft niet alleen te betekenen dat dit politiecontrole is. Er zijn meer vormen van controle denkbaar.
- Het succes van een nieuwe Duurzaam Veilig-visie zal voor een belangrijk deel afhangen van de vraag in hoeverre we erin slagen om er een helder en inspirerend verhaal van te maken; de eerste Duurzaam Veilig-visie blonk o.a. in de eenvoud ervan. Dat zou ook nu weer het streven moeten zijn.